

COMMISSIONE VI
FINANZE E TESORO

CXIX.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 25 GENNAIO 1962

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE VALSECCHI

INDICE

	PAG.		PAG.
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione e rinvio</i>):		Modificazioni al decreto legislativo 3 maggio 1948, n. 937, concernente il ripristino dei benefici fiscali a favore delle Società nazionali assuntrici di servizio di trasporto aereo di linea. (3433)	1646
Organizzazione di un servizio di relazioni umane e di assistenza sociale negli stabilimenti, opifici ed uffici dell'Amministrazione dei monopoli di Stato. (<i>Approvato dalla V Commissione permanente del Senato.</i> (3442)	1642	PRESIDENTE	1646, 1648, 1651
PRESIDENTE	1642	MELLO GRAND, <i>Relatore</i>	1646, 1647, 1648
TRABUCCHI, <i>Ministro delle finanze</i>	1642	RAFFAELLI	1646, 1647, 1648, 1649, 1650
ASSENNATO	1642	ANGELINO PAOLO	1647, 1648, 1650, 1651
Disegni di legge (<i>Discussione e approvazione</i>):		TRABUCCHI, <i>Ministro delle finanze</i>	1648, 1649
Norme integrative e modificative in materia di debito pubblico. (<i>Approvato dalla V Commissione permanente del Senato.</i> (3428)	1642	GRILLI GIOVANNI	1649, 1650
PRESIDENTE	1642, 1644	Modifiche alle norme di riscossione dei canoni di utenze di acque, da parte dell'Ente Acquedotti siciliani. (3457)	1651
PATRINI, <i>Relatore</i>	1642	PRESIDENTE	1651
ANGELINO PAOLO	1644	Proposte di legge (<i>Discussione e approvazione</i>):	
DE GIOVINE, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i>	1644	BIMA: Elevazione a lire 20 miliardi del limite per l'emissione degli ordini di accreditamento di cui alla legge 22 dicembre 1960, n. 1614. (3305)	1652
Aumento della spesa prevista dal 3° comma - lettera b) - dell'articolo 24 della legge 21 luglio 1960, n. 739, recante provvidenze per le zone agrarie danneggiate da calamità naturali e provvidenze per le imprese industriali. (<i>Approvato dalla V Commissione permanente del Senato</i>) (3522)	1645	PRESIDENTE	1652, 1653
PRESIDENTE	1645	MELLO GRAND, <i>Relatore</i>	1652
DE GIOVINE, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i>	1645	DE GIOVINE, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i>	1653
		RAFFAELLI	1653
		CURTI AURELIO: Modificazioni alla legge 6 marzo 1950, n. 181, relativamente alle esenzioni fiscali sui carburanti a a favore delle scuole di pilotaggio aereo. (3520)	1654
		PRESIDENTE	1654
		ANZILOTTI, <i>Relatore</i>	1654
		RAFFAELLI	1654

III LEGISLATURA — SESTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 25 GENNAIO 1962

	PAG.
CURTI AURELIO	1654
ANGELINO PAOLO	1654
TRABUCCHI, <i>Ministro delle finanze</i>	1654
DE MARZI FERNANDO: Modifica all'articolo 6 del regio decreto 18 dicembre n. 1453, recante disposizioni sulle importazioni ed esportazioni temporanee (<i>Urgenza</i>). (3060)	1655
PRESIDENTE	1655
Disegno di legge (Discussione e approvazione):	
Interpretazione autentica della legge 26 gennaio 1961, n. 29, circa la disciplina degli interessi di mora dovuti sulle tasse ed imposte indirette sugli affari di natura complementare (3365)	1656
PRESIDENTE	1656
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	1657

La seduta comincia alle 10,30.

NAPOLITANO FRANCESCO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Seguito della discussione del disegno di legge:

Organizzazione di un servizio di relazioni umane e di assistenza sociale negli stabilimenti, opifici ed uffici dell'Amministrazione dei monopoli di Stato (Approvato dalla V Commissione permanente del Senato) (3442).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Organizzazione di un servizio di relazioni umane e di assistenza sociale negli stabilimenti, opifici ed uffici dell'Amministrazione dei monopoli di Stato ».

Come gli onorevoli colleghi ricorderanno, nella precedente seduta si erano iscritti a parlare gli onorevoli Armaroli e Terragni, non vedo presente nessuno dei due deputati e non so se vi siano altri iscritti a parlare. Comunque si potrebbe, se ritenuto opportuno, rinviare il seguito della discussione alla prossima seduta.

TRABUCCHI, *Ministro delle finanze*. Consideravo — se non vi sono obiezioni — dare dei chiarimenti sulla situazione generale della Azienda dei monopoli di Stato, sempre

che la Commissione non ritenga opportuno differire il seguito della discussione.

PRESIDENTE. Non essendo presenti coloro che si erano iscritti a parlare, la discussione dovrebbe proseguire con eventuali interventi di altri oratori.

ASSENATO. Propongo di ascoltare, prima, l'onorevole Ministro.

TRABUCCHI, *Ministro delle finanze*. Propongo di invertire l'ordine del giorno nel senso di discutere prima gli altri provvedimenti in esso contenuti e poi — se del caso — proseguire nella discussione di questo disegno di legge.

PRESIDENTE. L'onorevole Ministro chiede un'inversione dell'ordine del giorno nel senso di discutere prima gli altri argomenti in esso contenuti.

Se non vi sono obiezioni così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

Discussione del disegno di legge: Norme integrative e modificative in materia di debito pubblico (Approvato dalla V Commissione permanente del Senato) (3428).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Norme integrative e modificative in materia di debito pubblico », che è stato approvato dalla V Commissione permanente finanze e tesoro del Senato della Repubblica nella seduta del 15 novembre 1961.

Il Relatore onorevole Patrini ha facoltà di svolgere la sua relazione.

PATRINI, *Relatore*. Onorevoli colleghi, è a tutti noto che con la legge 12 agosto 1957, n. 752, sono stati risolti vari problemi in materia di debito pubblico e sono state rese più sollecite le prestazioni dello Stato a favore della massa dei risparmiatori e più agevoli, e meno onerosi, gli adempimenti richiesti ai portatori di titoli di debito pubblico, in occasione di operazioni ordinarie e straordinarie.

Peraltro, prima che venga formato il nuovo testo unico, si ritiene opportuno proporre l'emanazione delle due disposizioni contenute nel provvedimento al nostro esame. Queste sono:

1°) la modifica dell'articolo 37 della citata legge 12 agosto 1957, n. 752;

2°) il riordino del servizio ed interpretazione dell'articolo 1 della citata legge.

Con l'articolo 1 del disegno di legge si modifica l'articolo 37 della citata legge che

ora leggo perché così sia più chiaro la portata della modifica: « Nel caso di smarrimento, sottrazione o distruzione di un certificato di iscrizione nominativa, il titolare o il suo avente causa, può ottenere la sospensione del pagamento degli interessi e il rilascio di un nuovo certificato presentando apposita domanda con firma autenticata.

L'Amministrazione del debito pubblico ne fa pubblicare avviso due volte, a distanza di tre mesi l'una dall'altra, nella *Gazzetta Ufficiale* e dispone l'affissione dell'avviso stesso nei locali della Sezione di tesoreria presso la quale erano pagabili gli interessi. Trascorsi sei mesi dalla data della prima pubblicazione senza che siano intervenute opposizioni si procede ad una nuova iscrizione previo annullamento della precedente, e al rilascio del corrispondente certificato.

È sembrato, ed a mio avviso giustamente, che il tempo di oltre sei mesi e a volte otto o dieci o dodici mesi perché l'intestatario o l'avente diritto al certificato smarrito potesse riscuotere gli interessi e potesse venire in possesso del nuovo titolo, fosse troppo lungo. L'attuale disegno di legge vuole superare tale lungaggine burocratica. Si propone, quindi, di sostituire il citato articolo con un altro in virtù del quale le prescritte norme di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* avvengano non già prima dell'esecuzione della operazione di rilascio del nuovo titolo, ma ad operazione avvenuta.

Viene infatti proposto che, in caso di smarrimento, sottrazione o distruzione di un titolo nominativo di debito pubblico, l'intestatario o l'avente diritto possa ottenere, oltre alla sospensione del pagamento degli interessi, il rilascio di un nuovo titolo, presentando apposita denuncia con firma autenticata, ove occorra, regolarmente documentata.

All'istanza segue il rilascio del nuovo titolo sotto un nuovo numero di iscrizione. Il titolo denunciato smarrito, sottratto o distrutto è considerato virtualmente annullato. Soltanto dopo che è stata effettuata l'operazione, l'Amministrazione procede alla pubblicazione che, per l'articolo 37 della legge n. 752 del 1957, avrebbe dovuto precedere il rilascio del nuovo titolo.

Ad evitare il pregiudizio di interessi di terzi e la possibilità che l'Amministrazione incorra in responsabilità, il denunciante dovrà dichiarare, sotto la sua personale responsabilità, che il titolo smarrito, sottratto o distrutto non portava a tergo dichiarazioni di trasferimenti a terzi o di tramutamento al

portatore con delega a terzi per il ritiro dei nuovi titoli.

Sempre a garanzia degli interessi dei terzi chiunque possa dimostrare di avervi interesse potrà, nel termine di sei mesi dalla data di pubblicazione dell'avviso nella *Gazzetta Ufficiale*, ottenere la sospensione che, in caso di mancato accordo delle parti, verrà disposta dall'Autorità giudiziaria.

In secondo luogo si affronta il problema del riordino del personale. Infatti, l'articolo 2 affronta e risolve una situazione particolare ed una questione di equità il cui contenuto può considerarsi integrativo e chiarificatore della legge 31 gennaio 1957, n. 21, recante norme relative alla indennità dovuta a impiegati aventi gestione di danaro e valori per conto dello Stato.

Anche dopo l'entrata in vigore della cenata legge n. 21, al Cassiere del debito pubblico venne continuata ad essere corrisposta l'indennità spettantegli in dipendenza del maneggio di danaro e di valori per acquisti ai sensi dell'articolo 180 del Regolamento generale sul debito pubblico, approvato con regio decreto 19 febbraio 1911, n. 298. Per tale gestione, detto cassiere, indicato con termine improprio di « economo » nel menzionato articolo 180, rende regolarmente il conto giudiziale alla Corte dei conti e l'articolo stesso che prescrive la resa del conto giudiziale espressamente dispone che « saranno fatte ispezioni alla Cassa dell'economista ogni volta che il Direttore generale crederà opportuno di disporle ».

Tuttavia, la denominazione, oggi ritenuta impropria, di « economo », invece di quella di « cassiere » contenuta nell'articolo 180, ha dato, di recente, luogo a questioni circa la spettanza o meno al cassiere del debito pubblico, dell'indennità di cui alla predetta legge n. 21 del 1957, epperò la indennità stessa che sarebbe stata liquidata dall'Amministrazione come per il passato, non viene, ora, ammessa a pagamento dagli Organi di controllo.

Con l'articolo 2 del disegno di legge viene chiarita la questione controversa e, con l'occasione, istituito presso il debito pubblico anche un vicecassiere, con il compito di coadiuvare il cassiere nell'espletamento delle sue normali funzioni e di sostituirlo ove occorra, al fine di evitare che, in caso di assenza o di impedimento del cassiere, le numerose operazioni di reinvestimento e di acquisto di titoli (per cospicui importi) richieste da privati e da enti, abbiano a subire un ritardo.

A questo punto, ottemperando al parere della Commissione bilancio, propongo

III LEGISLATURA — SESTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 25 GENNAIO 1962

un emendamento da inserire all'ultimo comma dell'articolo 2, secondo il quale il richiamo al capitolo 260 dello stato di previsione delle spese del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1960-61 con il riferimento al capitolo 263 dello stesso stato di previsione per l'esercizio finanziario 1961-1962.

Considerata la bontà della legge, invito gli onorevoli colleghi alla sua approvazione.

ANGELINO PAOLO. Sono favorevole all'approvazione del provvedimento, in quanto consente una maggior rapidità nella procedura amministrativa.

PRESIDENTE. Desidero far presente all'onorevole Patrini che ritengo l'emendamento proposto non accettabile. In primo luogo perché esiste la legge 27 febbraio 1955, n. 64, che nel primo articolo dispone: « A partire dall'esercizio finanziario 1951-52, le disponibilità del bilancio dello Stato destinate in ciascun esercizio alla copertura di oneri derivanti da provvedimenti legislativi non perfezionati al termine dell'esercizio stesso, possono essere utilizzate per la copertura degli oneri medesimi nell'esercizio successivo ».

In tal caso, ferma restando l'attribuzione di dette disponibilità all'esercizio in cui esse sono state acquisite, la competenza della spesa viene posta a carico dell'esercizio in cui il provvedimento è perfezionato ».

Poiché il provvedimento in esame era in corso a quella data, in forza della legge suddetta le disponibilità finanziarie esistono e si deve far riferimento ai corrispondenti capitoli del passato esercizio.

Un provvedimento legislativo è in corso della data di approvazione del Consiglio dei Ministri alla revisione del Presidente della Repubblica, che provvede a far presentare alle Camere il provvedimento stesso.

Ritengo, pertanto, che non sussista alcuna ragione per accogliere l'emendamento proposto dall'onorevole Patrini, che darebbe il solo risultato di un rinvio del disegno di legge al Senato.

DE GIOVINE, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Condivido pienamente il giudizio espresso dall'onorevole Presidente.

PATRINI, *Relatore*. Ritiro la mia proposta emendativa.

PRESIDENTE. Poiché nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge che, non essendovi emendamenti, porrò successivamente in votazione.

ART. 1.

Il testo dell'articolo 37 della legge 12 agosto 1957, n. 752, è sostituito dal seguente:

« Nel caso di smarrimento, sottrazione o distruzione di un titolo nominativo di debito pubblico, l'intestatario o l'avente diritto può ottenere la sospensione del pagamento degli interessi ed il rilascio di un nuovo titolo, presentando apposita denuncia, con firma autenticata, ove occorra regolarmente documentata, nella quale se trattasi di persona fisica, espressamente dichiarare, fra l'altro, sotto la propria personale responsabilità, che il titolo smarrito, sottratto o distrutto, non conteneva a tergo dichiarazioni di trasferimenti a terzi o di tramutamento al portatore con delega a terzi per il ritiro dei nuovi titoli.

Il rilascio del nuovo titolo ha luogo, in ogni caso, per rinnovazione, sotto un nuovo numero di iscrizione. Operata la nuova iscrizione ed emesso il corrispondente titolo, quello denunciato smarrito, sottratto o distrutto, è considerato virtualmente annullato e di nessun valore nei confronti della Amministrazione del debito pubblico.

Dopo effettuata l'operazione, l'Amministrazione ne fa pubblicare avviso nella *Gazzetta Ufficiale* e dispone l'affissione dell'avviso stesso, per sei mesi, nei locali aperti al pubblico della competente sezione di Tesoreria provinciale dello Stato.

Nel termine di sei mesi dalla data di pubblicazione dell'avviso nella *Gazzetta Ufficiale*, chiunque dimostri di avervi interesse può ottenere la sospensione del pagamento degli interessi sul nuovo titolo, presentando apposita domanda, con firma autenticata. In tal caso, l'Amministrazione sospende il pagamento degli interessi ed effettua le opportune comunicazioni all'autorità competente.

La revoca della sospensione del pagamento degli interessi di cui al precedente comma può essere disposta soltanto in base ad accordo fra le parti o a provvedimento dell'autorità giudiziaria ».

(È approvato).

ART. 2.

I valori, non rappresentati da titoli, che pervengano alla Direzione generale del debito pubblico per operazioni, le somme per

III LEGISLATURA — SESTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 25 GENNAIO 1962

acquisti e quelle derivanti da alienazioni di titoli, sono dati in consegna al cassiere del debito pubblico, il quale, per tale gestione, rende il conto giudiziale alla Corte dei conti.

Il cassiere è coadiuvato da un vice-cassiere che lo sostituisce in caso di sua assenza o impedimento.

Il cassiere ed il vice-cassiere sono nominati dal Ministro del tesoro, con decreti da registrare alla Corte dei conti, fra gli impiegati della predetta Direzione generale, anche se appartenenti alla carriera esecutiva.

Con effetto dal primo giorno del mese successivo alla data di entrata in vigore della presente legge, al cassiere ed al vice-cassiere del debito pubblico compete l'indennità di cui all'articolo 1 della legge 31 gennaio 1957, n. 21, e la relativa spesa farà carico al capitolo 260 del bilancio passivo del Ministero del tesoro, per l'esercizio finanziario 1960-61, ed a quelli corrispondenti, per gli esercizi futuri.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

Discussione del disegno di legge: Aumento della spesa prevista dal 3° comma-lettera B) dell'articolo 24 della legge 21 luglio 1960, n. 739, recante provvidenze per le zone agrarie danneggiate da calamità naturali e provvidenze per le imprese industriali. (Approvato dalla V Commissione permanente del Senato) (3522).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Aumento della spesa prevista dal 3° comma-lettera b), dell'articolo 24 della legge 21 luglio 1960, n. 739, recante provvidenze per le zone agrarie danneggiate da calamità naturali e provvidenze per le imprese industriali.

Su questo disegno di legge se non vi sono osservazioni riferirò io stesso, sostituendomi al relatore Castellucci, che in questo momento è assente.

(Così rimane stabilito).

DE GIOVINE, Sottosegretario di Stato per il tesoro. Desidero ricordare alla Commissione che il provvedimento in esame è della massima urgenza, in quanto i comuni non

possono ottenere le integrazioni finché questo disegno di legge non sarà stato approvato.

PRESIDENTE, Relatore. Con l'articolo 24 della legge 21 luglio 1960, n. 739, venne autorizzata la spesa di tre miliardi per l'ammortamento di mutui da concedersi dalla Cassa depositi e prestiti. In base ad elementi successivamente acquisiti, si è potuto calcolare che l'ammontare dei mutui è di 12 miliardi, con una annualità di ammortamento di 800 milioni. Si rende pertanto necessario autorizzare una maggiore spesa. Il disegno di legge in esame tende appunto a rendere possibile l'aumento di tale spesa, per far fronte all'ammortamento dei mutui dei comuni e delle province.

Dichiaro aperta la discussione generale. Poiché nessuno chiede di parlare, la dichiaro chiusa.

Passiamo all'esame degli articoli, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione.

ART. 1.

La spesa di lire 3.000.000.000 prevista dal terzo comma — lettera b) — dell'articolo 24 della legge 21 luglio 1960, n. 739, per l'ammortamento dei mutui concessi dalla Cassa depositi e prestiti alle Province, ai Comuni ed ai Consorzi di bonifica a norma degli articoli 10 e 12 della stessa legge, è elevata a lire 27.900.000.000, in ragione di lire 100 milioni per l'esercizio finanziario 1960-61, di lire 930.000.000 per ciascuno degli esercizi finanziari dal 1961-62 al 1989-90 e di lire 830 milioni per l'esercizio finanziario 1990-91.

(È approvato).

ART. 2.

Alla maggiore spesa di lire 830.000.000 annui si farà fronte con una quota dei proventi derivanti dalla legge 3 agosto 1961, n. 851, concernente adeguamento di alcune voci della tariffa annessa al decreto del Presidente della Repubblica 25 giugno 1953, n. 492, riguardante l'imposta di bollo.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato, a scrutinio segreto, al termine della seduta.

Discussione del disegno di legge: Modificazioni al decreto legislativo 3 maggio 1948, n. 937, concernente il ripristino dei benefici fiscali a favore delle Società nazionali assuntrici di servizio di trasporto aereo di linea (3433).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazioni al decreto legislativo 3 maggio 1948, n. 937, concernente il ripristino dei benefici fiscali a favore delle Società nazionali assuntrici di servizio di trasporto aereo di linea ».

L'onorevole Mello Grand ha facoltà di svolgere la sua relazione.

MELLO GRAND, *Relatore*. Onorevoli colleghi, a tutti è nota la situazione dell'aeronautica italiana, come è pure a tutti noto che, non solo le linee aeree italiane sono passive, ma le linee aeree di tutto il mondo. Quando si trattò di ricostituire la flotta aerea nazionale, si ritenne opportuno di aiutare le società nazionali dando benefici fiscali su determinate voci. Venne così emanato il decreto legislativo 3 maggio 1948, n. 931, che concedeva alle Società nazionali assuntrici di servizio di trasporto aereo di linea, per un periodo di dieci anni dall'inizio di ogni singola linea, a decorrere dal 1° luglio 1947, la esenzione dal dazio doganale, dalla imposta di fabbricazione e dalla corrispondente sovrimposta di confine nonché dall'imposta generale sull'entrata, per i carburanti e per i lubrificanti destinati esclusivamente al funzionamento degli aeromobili impiegati per l'esercizio di ciascuna linea. Veniva pure concessa — con il medesimo decreto legislativo — l'esenzione dal dazio doganale e dall'imposta generale sull'entrata per il materiale di volo (aeromobili, motori, parti di ricambio) che le predette società dovessero eventualmente importare dall'estero. Gli aeromobili, i motori, le parti di ricambio importati in esenzione del dazio doganale e dell'imposta generale sull'entrata, non potevano essere destinati ad altro uso se non a quello dell'esercizio di linea. Erano escluse da quanto, come sopra, previsto, le società che effettuavano voli, non di linea, passeggeri e voli merci.

Erano inoltre concesse alcune facilitazioni a carattere fiscale riguardanti l'imposta di registrazione, le tasse di bollo, la riduzione dell'imposta ordinaria di registrazione.

Tutte queste facilitazioni erano accordate a tutte le linee in esercizio al 1° luglio 1947 e questo regime di benefici fiscali è

continuato; si sono valicati i famosi 10 anni, si è superato il 1957 e le società, per poter continuare a godere dei detti benefici hanno cambiato le linee, invece cioè, di mantenere, per esempio la linea Roma-Cagliari-Palermo, hanno fatto la linea Roma-Palermo-Cagliari; hanno cambiato i punti terminali e fatto scali intermedi; e questo per poter continuare a usufruire di questi benefici che li mettevano in condizioni di essere alla pari, in materia fiscale, con i benefici di cui godevano gli altri paesi. Questo riguarda non soltanto gli scali interni, ma anche gli scali internazionali.

È questo un sistema antipatico, che può creare difficoltà in sede I. A. T. A. quando si tratti di linee internazionali ed è appunto per evitare tali difficoltà che è stato stilato il presente disegno di legge con il quale si prevede che, dal 1° luglio 1957, cioè dal momento in cui vennero a scadere i benefici di cui al decreto legislativo 3 maggio 1948, vengano rinnovate le facilitazioni fiscali riguardanti gli oli combustibili nonché i lubrificanti e carburanti ma con un ampliamento in quanto tale concessione viene data anche ai voli non di linea (voli *charters*) cioè voli a domanda; beneficio questo che verrebbe concesso altresì alle Società nazionali di trasporto aereo esercenti soltanto voli, a domanda, non di linea.

Come è noto le società esercenti questi servizi, in Italia, sono cinque o sei, tutte collegate, praticamente, all'Alitalia o vicine ad essa.

L'articolo 2 del disegno di legge in esame, richiamandosi ad una situazione dettata dal Trattato di Roma, limita a 5 anni il godimento di questi benefici; l'articolo 3 abroga l'articolo 3 del decreto legislativo n. 937 che non concedeva i previsti benefici fiscali, alle società che esercitassero esclusivamente, trasporto di merci, per cui con l'attuale disegno di legge i benefici che vengono concessi ai voli di linea ed ai *charters*, vengono estesi anche al trasporto merci. L'articolo 4 stabilisce che le imposte percepite in via definitiva non saranno rimborsate e questo è evidente; esiste, però, in deposito, accantonato, quanto è stato versato da dette Società, *sub iudice*, in attesa di legislazione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

RAFFAELLI. Debbo notare come ogni tanto venga portato all'esame della nostra Commissione un piccolo settore della politica dei trasporti. Una volta si tratta della sovvenzione o richiesta sovvenzione per le

III LEGISLATURA — SESTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 25 GENNAIO 1962

autolinee; un'altra volta si parla dei servizi di preminente interesse nazionale sui quali non dimentichiamo l'esauriente e, sotto certi aspetti, illuminante intervento dell'onorevole Bima sui bilanci finanziari; un'altra volta si parla di ferrovie concesse; un'altra volta il nostro esame viene attirato dal complesso sistema dei servizi di trasporti pubblici urbani. Ricordiamo che l'onorevole Angelino Paolo si trovò a dover subire, una legge che stabiliva il rimborso dell'I. G. E. su nuovi acquisti.

ANGELINO PAOLO. All'estero!

RAFFAELLI. Debbo confessare che, francamente, non ritengo questo un buon metodo di lavoro perché sono convinto — e non da ora — della unitarietà del problema dei trasporti sia ieri e tanto più, oggi; trasporti aerei, terrestri, marittimi. Dovrebbe quindi esistere una visione unitaria della politica e degli indirizzi di politica economica del Governo ed anche, mi permetto di dire, del Parlamento.

Ora, ci troviamo di fronte ad un disegno di legge che, nel suo precedente del 1948, poteva avere un suo fondamento, e non a caso, in quanto il legislatore del 1948 fissò un limite di tempo entro il quale dovevano spiegarsi i benefici o gli effetti delle esenzioni fiscali concesse.

Avranno avuto effetti economici? Quale è lo stato raggiunto oggi da questi trasporti aerei? Quale è il giudizio che diamo e quale è la politica che ci vuole oggi? Non è una meccanica ripetizione delle agevolazioni concesse a suo tempo che ci interessa; ci interessa invece sapere quali sono gli elementi su cui si deve appoggiare una determinata politica di incentivi in ordine al settore, in ordine al suo sviluppo, in ordine alla politica generale dei trasporti nel paese!

Ho sentito parlare di una norma aggiuntiva per cui le esenzioni di cui trattasi verrebbero estese anche al trasporto merci e qui si tocca un settore molto sensibile il quale è in discussione nella sua economia, dal bilancio delle Ferrovie dello Stato, al settore dei trasporti su strada, a quello dei trasporti marittimi. L'onorevole Relatore mi può interrompere dicendo che i trasporti per via aerea non toccano alcuno di questi settori. Non sono di questo parere. Non voglio fare, oggi, un discorso più lungo su questo argomento, ho voluto solo accennare alcuni elementi che mi rendono veramente pensoso; ritengo, però, che una cosa sia essenziale, preliminare e irrinunciabile: se il disegno di legge in esame è di com-

petenza primaria della nostra Commissione, esso deve avere il previo parere della Commissione trasporti; in caso ciò non fosse non ci è possibile proseguire utilmente nella discussione.

ANGELINO PAOLO. Desidero domandare all'onorevole Relatore se non trova un contrasto tra il primo comma dell'articolo 1 e l'articolo 4.

Perché far decorrere la legge dal 1° luglio 1957, se non si fa luogo al rimborso?

MELLO GRAND, *Relatore*. Bisogna considerare gli accantonamenti.

ANGELINO PAOLO. Secondo l'articolo 4, dunque, si fa luogo al rimborso solo per chi non ha pagato, non per chi ha già pagato. Ciò non mi sembra equo. Perché si dà alla legge un effetto retroattivo di tanti anni?

Se una tale disposizione agevolativa poteva avere un senso per il decennio post-bellico, perché l'Italia si trovava in determinate condizioni, oggi che le condizioni sono mutate non si comprende il perché di questo regalo retroattivo.

Si parla della concorrenza delle linee straniere, ma in che cosa consistono le agevolazioni degli altri Governi?

Il carburante di per sé non ha molto valore, se si escludono gli oneri fiscali. Non comprendo la necessità di questa concorrenza, che frustra la produzione nazionale.

Poiché questo regalo retroattivo è a nostro avviso esagerato, si deve cominciare col discutere la necessità. Inoltre perché il Governo se ne ricorda solo dopo quattro anni? Sembra che si voglia ripetere la storia della flotta, di cui parlava poco fa l'onorevole Raffaelli: furono comprate all'estero alcuni navigli, si pagò l'I. G. E. e dopo alcuni anni si concesse un rimborso di 4 miliardi!

Il nostro Governo, che si accorge della necessità di un rimborso dopo quattro anni, meriterebbe almeno un giudizio di imprevidenza!

MELLO GRAND, *Relatore*. La differenza fondamentale messa in luce dall'onorevole Angelino è che, mentre in un primo tempo le agevolazioni erano concesse alle linee in quanto tali, adesso sono concesse alle società esercenti le linee estere.

Poiché dal 1947 al 1957 era possibile (e lo è ancora) sottrarsi alle imposizioni mediante cambiamento di tracciati delle linee, si è reso necessario mettere le cose in chiaro facendo conseguire gli stessi risultati in base a norme di legge.

ANGELINO PAOLO. Spezziamo la possibilità di tali giochi sopprimendo piuttosto le agevolazioni!

MELLO GRAND, *Relatore*. In tal modo metteremmo in difficoltà, per le linee internazionali, le nostre società rispetto a quelle straniere. Sono tutte società sostenute, lo sappiamo; tranne una o due, nessuna società presenta un proprio bilancio in attivo.

RAFFAELLI. La K. L. M. ha presentato ultimamente un bilancio attivo.

MELLO GRAND, *Relatore*. Ma ora anche la K. L. M. si trova in gravi difficoltà, come, del resto, anche la S. A. S.

Desidero ricordare all'onorevole Angelino che nel 1947 il problema consisteva nel creare una flotta aerea, adesso consiste nel rinnovarla continuamente. Valgono quindi gli stessi motivi. Debbo, però, condividere l'impostazione iniziale espressa dall'onorevole Raffaelli, circa la necessità di una visione unitaria dei problemi dei trasporti.

L'onorevole Raffaelli ha ricordato la possibilità di concorrenza che può derivare alle ferrovie, per quanto concerne le merci, con l'abolizione dell'articolo 3 del decreto legislativo 3 maggio 1948, n. 937. Desidero far presente che anche le società che esercitano voli per il trasporto di merci godono dei benefici fiscali.

Onorevole Raffaelli, il traffico merci che va per via aerea è ben differente da quello che va per via terra, la concorrenza è, quindi, molto ipotetica.

Si dice che favoriamo una società anziché un'altra. Ho premesso che le società interessate sono tutte o quasi dell'Alitalia. Il presente provvedimento è una sistemazione di fatto, in maniera chiara, che evita che le società sistemino la questione attraverso quelle linee traverse di cui abbiamo parlato prima.

RAFFAELLI. Può, l'onorevole Relatore, dire a quanto ammonta il minore introito per l'Erario in dipendenza delle agevolazioni previste?

PRESIDENTE. Non si può dirlo in quanti mancano i dati di paragone non essendovi stata mai percezione dell'imposta.

RAFFAELLI. Così discutiamo di una legge di cui non conosciamo la portata delle agevolazioni che andiamo a concedere!

TRABUCCHI, *Ministro delle finanze*. Non è possibile sapere la portata dell'esenzione. Prima di tutto volevo chiarire storicamente perché è stato necessario introdurre gli articoli 3 e 4 e perché è avvenuto quanto ha determinato la retroattività.

Inizialmente il disegno di legge riguardava soltanto il fenomeno di interpretazione di cui ha parlato l'onorevole Relatore, e cioè chiarire che la concessione era data alla società gestrice di servizi di linea e non alle singole linee anche perché, dal 1960 in poi, l'aumento di linee esercite è stato in ascesa costante tanto che si sono avute anche linee regolari, a titolo di esperimento, che sono, poi, cessate; di qui la necessità di fare dei provvedimenti, linea per linea, che, magari, poi, servivano solo per alcuni mesi. Si ammette, invece, che la Società che faccia servizio di linea stabilisca - d'accordo con il Governo - le linee, soprattutto per le necessità dei trasporti; in questo modo si giunge ad una soluzione molto più logica che non quella di stabilire linee fittizie per ottenere le facilitazioni.

Quando in Consiglio dei ministri si è discusso il provvedimento, sono sorte anche voci relative alla necessità di estendere le facilitazioni al servizio trasporto merci ed ai *charters* perché - nato da poco tempo - il ramo trasporto aereo merci si sta sviluppando e diventando un ramo di notevole importanza e non è logico che lo si lasci agli stranieri, è logico che venga fatto anche da noi, non solo, ma vi sono trasporti che non sono in concorrenza con gli stranieri ma rappresentano una necessità come la possibilità di portare ad esempio le nostre fragole sul mercato di Londra e questo servizio, logicamente, non può essere in concorrenza con le ferrovie; le fragole debbono andare per via aerea! Se si vogliono far arrivare i fiori sul mercato di Monaco, è inutile pensare di mandarli per ferrovia o strada; l'unico mezzo è la via aerea. Da Torino, per esempio, partono due volte la settimana aerei che vanno a Londra e in America portando notevoli quantità di altri tipi di merci: oggetti per signora, di moda ed altre cose che bisogna immediatamente servire perché, se non vi è servizio immediato, possono succedere gravi inconvenienti. In questa situazione si vede che il mercato è volto verso quella tendenza. Se vogliamo lasciare soltanto agli stranieri, questi trasporti, è altra cosa.

Così dicasi per i voli cosiddetti turistici. A Rimini, d'estate, vi sono due aeroplani settimanali che vengono da Londra, portano turisti che vengono a riprendere dopo 15 giorni. Altri di questi voli turistici verranno istituiti quest'anno ed essi sono ormai quasi di linea. Non è giusto che vengano effettuati solo dagli stranieri ed è invece

giusto che si dia la possibilità di facilitare questi servizi che contribuiscono a far quadrare la nostra bilancia dei pagamenti.

Le concessioni particolari, introdotte con l'articolo 1, comportano l'introduzione degli articoli 3 e 4 in quanto doveva rimanere stabilito che, pur modificando la legge del 1957 non si davano rimborsi dei diritti corrisposti a titolo definitivo. Per le linee regolari il provvedimento ha un valore retroattivo e se tutto questo appare in un solo provvedimento ciò è dovuto alla necessità prospettata dal Ministero della difesa di avere un provvedimento solo e chiaro e non cento provvedimenti. Queste le ragioni del provvedimento.

Alla domanda quanto costi all'Erario questo provvedimento non possiamo rispondere poiché il traffico può variare in base ai benefici concessi!

RAFFAELLI. È un principio che adoperate a vostro piacimento. Ho presentato una proposta di legge per la quale mi si oppone un principio diverso!

GRILLI GIOVANNI. Ci si può basare sui voli effettuati nel 1961!

TRABUCCHI, *Ministro delle finanze*. In verità su questi ci si può basare ben poco, perché per il trasporto merci, vi sono solo servizi da Torino, Milano e Genova; da Torino, mi pare con due voli settimanali e da Milano e Genova con un volo giornaliero. Con i benefici previsti, avremo un aumento per esempio di due voli alla settimana dalle zone orto-frutticole ed altri voli da altre parti. Non si tratta di un beneficio che si concede a quello che è già in atto, ma a coloro che non sono attualmente in condizione di poter operare. Per esempio, per le pesche — parlo di una zona che conosco — oggi non vi è ancora un'interesse a farlo; probabilmente, invece, converrà quando vi sarà una facilitazione fiscale.

Per i voli *charters* so che si fanno d'estate per Rimini, mi pare con frequenza bisettimanale.

RAFFAELLI. Vi è anche il volo Pisa-Londra e quello Alghero-Londra-Alghero.

TRABUCCHI, *Ministro delle finanze*. Sono tre o quattro linee e naturalmente ci auguriamo, che, con le facilitazioni previste, diventino più numerose. Quel che conta non il beneficio che si concede, quanto l'impulso che viene dato. Ma questo mi pare sia abbastanza chiaro e sia anche chiaro che abbiamo interesse, per esempio, a facilitare questi voli turistici in quanto collegati a turisti che restano qui in Italia per quindici

giorni, mentre i voli normali di linea hanno altro interesse commerciale, non sono collegati al settore turistico.

Quando ho aderito al disegno di legge in esame che è, anzi, in preparazione, per la parte integrativa, che è di competenza della Difesa, ho pensato che dobbiamo sorreggere al massimo questi traffici aerei anche perché essi correggono la non felice posizione dell'Italia rispetto al centro del Mercato europeo. Questo suo essere decentrata fa sì che, per certi prodotti, il nostro Paese non possa arrivare ad entrare sui mercati come dovrebbe entrarvi.

Confermo quanto detto dall'onorevole Relatore per quanto riguarda i bilanci dei servizi di linea. Sono bilanci praticamente negativi non per il peso delle spese di gestione ma per il peso degli ammortamenti che sta divenendo addirittura impensabile. Gli ammortamenti sono tali che pare che le compagnie di navigazione aerea abbiano ottenuto che la società produttrice dei « Caravelle » tenga in sospeso il Caravelle di classe superiore fino a che non avranno ammortizzato una parte dei Caravelle già in uso. Siamo al punto di fermare il progresso per necessità di ammortizzo, mentre, d'altra parte, bisogna pur spingere il progresso.

Credo quindi che, non abolire l'imposta, sia, in questo momento, cosa sbagliata perché dal punto di vista fiscale, la massima normale è quella di spingere al massimo le attività nascenti che poi camminano da sole.

GRILLI GIOVANNI. Chi viaggia in treno in seconda classe paga tutto il suo trasporto con il suo portafoglio e paga il viaggio a chi va in aereo.

TRABUCCHI, *Ministro delle finanze*. Non è più neanche così!

RAFFAELLI. E così è la politica del progresso! La precisazione che debbo fare è semplice. Prima ho detto che è preliminare ed indispensabile il parere della Commissione trasporti e su questo nessuno si pronuncia mentre io insisto. La seconda precisazione mancata è che non si voglia o non si sappia misurare l'onere per l'Erario, ed onere c'è!

Il Ministro ha risposto, ma la sua è una risposta non soddisfacente, perché la mia domanda è attinente anche alla chiarezza dei costi, una chiarezza del costo economico dei servizi. Comprenderei che questa contropartita si trovasse iscritta nei bilanci delle società che ne beneficiano, tanto più che si tratta di unità di aziende I. R. I. per non dire di Stato. Ora, che cosa troviamo

nel bilancio dell'Alitalia? Troviamo — se non erro — congrui compensi al Consiglio di amministrazione, ma questo bilancio non è fatto dai proventi della iniziativa e della intrapresa di queste società; è fatto soltanto da questa grossa partita che si concede a questi trasporti. Ciò costituisce una scelta politica e contemporaneamente si grida allo scandalo per quello che si concede o non si concede alla rete essenziale dei trasporti del Paese, si grida allo scandalo del prezzo politico delle ferrovie e così via.

TRABUCCHI, *Ministro delle finanze*. Non crederà certo che le ferrovie paghino i carburanti con imposta di fabbricazione! E così pure per l'elettricità.

RAFFAELLI. So che per la rete ferroviaria vigono queste ed altre agevolazioni.

TRABUCCHI, *Ministro delle finanze*. Non è che si concedano dei benefici particolari.

RAFFAELLI. So però che vi è una pesante campagna contro la Amministrazione delle ferrovie dello Stato; so che vi sono trasporti di massa nella vita delle grandi città che sono in situazione drammatica. E cosa si pensa di fare per i trasporti urbani? Niente, non vi è alcuna misura di intervento politico per risolvere certi problemi ed assistiamo al ramo, non secco, gestito dalla Edison, la Nord-Milano, affollatissima e lucrosa; sono rami abbandonati, però, che rappresentano un calvario per i cittadini. Quale è la scelta che fate? È la stessa che si fa con la politica delle autostrade: una superstrada Milano-Torino (e qui, prime pietre e grandi discorsi sui trasporti moderni); strada Europa 1; strada Lucca-Pisa a pedaggio e la Via Aurelia deperirà. Così anche il presente disegno di legge si collega ad una scelta sbagliata, a quella di potenziare, favorire, agevolare dei trasporti che riguardano una cosiddetta *élite* che riguarda gente ed anche funzioni essenziali, anche viaggi di uomini di affari; ma si tratta sempre di agevolazioni non insostituibili. Peraltro, il nostro intervento nei riguardi della ossatura fondamentale dei trasporti del Paese, dai trasporti urbani e stradali a quelli ferroviari pure essenziali, viene a mancare. Si avalla una scelta di questo tipo, facilmente criticabile come una scelta sbagliata perché si rivolge ad un ramo marginale mentre gridano vendetta rami essenziali, come quello marittimo, quello stradale, quello ferroviario, e quello urbano.

Non si può proseguire in questa discussione senza un parere esauriente della Commissione trasporti nella quale, qualunque

sia la disgregazione della politica del Governo, il Parlamento vede la sede unitaria della politica dei trasporti, salvo che non sia il caso — mancando questo — di affrontare il dibattito in Assemblea, non per la portata di questo — che vorrebbe apparire innocente — disegno di legge, ma perché questo rappresenta un indirizzo sbagliato che mi pare non siamo solo noi a combattere ma anche vi siano altri che nel Paese intendono combatterlo.

Prima di affrontare bisogni marginali, di *élite*, occorre affrontare la questione essenziale dei trasporti nell'ambito del nostro paese. I giornali sono pieni di notizie: si assaltano ferrovie, si fermano le auto, si fa uno sciopero nei Castelli romani e di qui arresti e ripercussioni clamorose e che cosa si ritiene opportuno fare? Provvedere per un servizio aereo marginale nell'ambito della economia dei trasporti, per il quale è decaduta una esenzione decennale giustamente vista all'epoca per il potenziamento, lo sviluppo e la nascita di una modesta rete di servizi come si prevede la sua estensione.

Non voglio ignorare certo il problema del trasporto delle merci pregiate con queste mie considerazioni.

Concentriamo gli sforzi dell'Erario in direzione di questa attività di trasporto di merci pregiate (prodotti agricoli, ortofrutti ecc.) e non creiamo un provvedimento che giustifichi molte altre cose. Esiste un problema degli agrumi, ma questo provvedimento particolare non lo risolve certo. Bisogna preparare un programma che abbia possibilità di successo. Si è cominciato con l'affrontare il problema della collocazione del prodotto sul mercato e ora si cerca di andare avanti.

Poiché considero questo provvedimento come applicazione di sovvenzioni indirette, non avrei che da ripetere quanto dissi a proposito del disegno di legge sulle autolinee. Una sovvenzione deve avere una contropartita nel Governo, nella gestione del bilancio, nei programmi e nelle attività che se ne avvantaggiano, altrimenti si getta via il denaro pubblico.

ANGELINO PAOLO. Dopo i chiarimenti dell'onorevole Ministro, sono ancor più convinto che, se sovvenzioni debbano darsi, devono darsi in via diretta, almeno se ne conosce il costo; infatti le sovvenzioni indirette possono prestarsi a trucchi. Non siamo sicuri che tutto il carburante oggetto di agevolazioni fiscali serva esclusivamente per i voli cui si è accennato.

III LEGISLATURA — SESTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 25 GENNAIO 1962

PRESIDENTE. Normalmente si usa il cherosene, che è difficilmente utilizzabile per altri scopi!

ANGELINO PAOLO. D'altra parte chi viaggia con l'aereo ha possibilità di pagare. Non alleggeriamo invece il prezzo del carburante per altre categorie che usano un mezzo di trasporto per ragioni veramente di lavoro. Inoltre queste esenzioni settoriali sono sempre state accolte con scarso entusiasmo.

Per la somma di questi motivi, mantengo posizione sfavorevole all'approvazione del disegno di legge.

PRESIDENTE. Onorevole Raffaelli, desidero farle presente, per quanto riguarda la sua richiesta di un parere della Commissione trasporti, che nella presentazione del disegno di legge non compare la firma del Ministro dei trasporti. Comunque pongo in votazione la proposta di richiedere il parere della Commissione trasporti sul disegno di legge.

(Non è approvata).

Poiché nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo all'esame degli articoli che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione.

ART. 1.

Con effetto dal 1° luglio 1957, l'articolo 1 del decreto legislativo 3 maggio 1948, n. 937, modificato con la legge 6 marzo 1950, n. 181, è sostituito con il seguente:

« Alle Società nazionali, assuntrici di servizi di trasporto aereo di linea, è concessa l'esenzione dal dazio doganale, dall'imposta di fabbricazione e dalla corrispondente sovrimposta di confine, nonché dall'imposta generale sull'entrata, per i carburanti e lubrificanti destinati esclusivamente al funzionamento degli aeromobili impiegati per l'esercizio di tali linee, nonché per l'esercizio di voli a domanda non di linea.

Il beneficio di cui al precedente comma è, altresì, concesso alle Società nazionali di trasporto aereo esercenti soltanto voli a domanda non di linea ».

(È approvato).

ART. 2.

Trascorsi cinque anni dall'entrata in vigore della presente legge, cesserà di avere effetto l'esenzione prevista dall'articolo 2

del decreto legislativo 3 maggio 1948, n. 937, modificato con la legge 6 marzo 1950, n. 181.

(È approvato).

ART. 3.

È abrogato l'articolo 3 del decreto legislativo 3 maggio 1948, n. 937.

(È approvato).

ART. 4.

Nell'applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 1 della presente legge, non sarà concesso il rimborso dei diritti corrisposti a titolo definitivo.

(È approvato).

ART. 5.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà, in fine di seduta, votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: Modifiche alle norme di riscossione dei canoni di utenze di acque, da parte dell'Ente Acquedotti siciliani (3457).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Modifiche alle norme di riscossione dei canoni di utenze di acque, da parte dell'Ente Acquedotti siciliani.

Su questo disegno di legge, se non vi sono obiezioni, riferirò io stesso, sostituendomi al relatore Restivo, che in questo momento, è assente.

(Così rimane stabilito).

Questo disegno di legge tende alla modificazione dell'articolo 27 del regio-decreto 23 febbraio 1942, n. 369, nel quale non è previsto, a carico degli esattori incaricati della riscossione dei canoni, l'obbligo del « non riscosso per riscosso ». In tal modo l'Ente acquedotti siciliani non può fare assegnamento sul puntuale versamento delle somme risultanti dai ruoli, né gli esattori hanno interesse a perseguire gli utenti morosi. Ne deriva una dispendiosa vigilanza sulle esattorie del territorio della Sicilia.

Per tali motivi si rende necessario porre l'obbligo del « non riscosso per riscosso », modificando l'articolo 27 del suddetto decreto.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Poiché nessuno chiede di parlare, la dichiaro chiusa.

Do lettura dell'articolo unico del disegno di legge:

« I canoni per utenze d'acqua dovuti all'Ente acquedotti siciliani da privati o da enti pubblici saranno riscossi dagli esattori delle imposte dirette del comune secondo le norme in vigore per le imposte dirette, di cui al testo unico 17 ottobre 1922, n. 1401, e successive modificazioni, in base a ruoli nominativi da compilarli dagli Uffici dell'ente.

Gli esattori rispondono, a proprio rischio e pericolo, del non riscosso come riscosso ».

Il disegno di legge, che consta di un articolo unico al quale non sono stati presentati emendamenti, sarà votato direttamente a scrutinio segreto al termine della seduta.

Discussione della proposta di legge d'iniziativa del deputato Bima: Elevazione a lire 20 miliardi del limite per l'emissione degli ordini di accreditamento di cui alla legge 22 dicembre 1960, n. 1614 (3305).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge: Elevazione a lire 20 miliardi del limite per l'emissione degli ordini di accreditamento di cui alla legge 22 dicembre 1960, n. 1614.

L'onorevole Mello Grand ha facoltà di svolgere la sua relazione.

MELLO GRAND, *Relatore*. Come è noto, la restituzione degli oneri fiscali indiretti, assolti nel corso del processo produttivo delle merci che si esportano, ha dato luogo a lamentele per tali circostanze che concorrono a ritardare e a rendere complesse e difficili le liquidazioni.

La proposta di legge di iniziativa dell'onorevole Bima intende porre rimedio ad alcune delle cause di ritardo, come peraltro già era esplicito intendimento della legge 22 dicembre 1960, n. 1614, che provvede a portare a 5 miliardi il limite degli accreditamenti alle Intendenze delle somme occorrenti per effettuare i rimborsi.

Peraltro il citato provvedimento, già all'atto della sua entrata in vigore, si trovò insufficiente per le necessità accresciute. Tale accreditamento poté essere, un anno addietro,

considerato proporzionato ai dati allora disponibili sull'andamento di progressiva espansione delle nostre esportazioni, passate dall'indice (1953 = 100) 108,7 nel 1954, all'indice 193,3 nel 1959, con aumento annuo tra il 10 e il 15 per cento. Nel 1960 si è verificato un incremento assai più rapido (indice 242,1), pari al 25 per cento rispetto all'anno precedente.

E tale incremento è proseguito nel 1961, per il quale i dati parziali relativi a dieci mesi consentono di prevedere che il valore globale della esportazione si avvicinerà a due mila e cinquecento miliardi, con un indice, sempre rispetto al 1953, di 265-270.

I calcoli eseguiti permettono di stabilire che il valore delle merci che hanno diritto alla restituzione dell'I. G. E. è pari a circa il 90 per cento del valore totale delle esportazioni, e che l'aliquota media ponderale di rimborso è pari al 4,75 circa. L'I. G. E. da restituire per il 1961 risulta quindi per una somma di circa 100 miliardi. A questa somma le Intendenze di Milano e di Torino partecipano rispettivamente per circa 35 e 25 miliardi di lire.

Constatato ciò, si deve premettere, non entrando ovviamente nel merito sugli stanziamenti effettuati o in corso di effettuazione, materia non connessa con il provvedimento in esame, che i rimborsi fiscali, disposti dalle leggi in vigore a favore della esportazione, non sono affatto dei premi, ma semplicemente delle parziali restituzioni di somme che gli esportatori hanno da gran tempo versato per imposte indirette, le quali non possono essere trasferite, come è noto, a carico degli acquirenti esteri.

Le difficoltà e gli ostacoli che ritardano il ritmo dei rimborsi sono di tre ordini e precisamente: 1°) insufficiente stanziamento di fondi in bilancio per il servizio di queste spese obbligatorie; 2°) irregolari e inadeguati accreditamenti di fondi, disponibili in bilancio, alle Intendenze di finanza, in particolare a quelle di Milano e di Torino che hanno le maggiori necessità di erogazione; 3°) ritardi procedurali nel disbrigo delle pratiche di rimborso presso i diversi Uffici competenti.

Non è compito nostro, in questo particolare momento, esaminare i punti uno e tre. Il progetto di legge del collega Bima intende ovviare all'inconveniente registrato sotto il punto due.

Si è dovuto constatare, ed abbiamo constatato in apertura di questa relazione, che il limite dei cinque miliardi previsto dalla legge n. 1614 del 1960, per gli accredita-

III LEGISLATURA — SESTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 25 GENNAIO 1962

menti agli Intendenti di finanza, non è sufficiente per consentire la continuità dei rimborsi, specialmente per le Intendenze citate, presso le quali sussistono forti arretrati.

Si deve tenere presente, a questo proposito, che, in relazione alle disposizioni per l'Amministrazione del patrimonio e la contabilità generale dello Stato, le suddette Intendenze, una volta ottenuto l'accreditamento iniziale di cinque miliardi in conto residui o in conto competenze, per la necessità degli interventi dei diversi settori della Amministrazione non riescono a presentare rendiconti parziali mensili superiori a uno o due miliardi e pertanto gli accreditamenti successivi a quello iniziale, oltre a subire ritardi normali di almeno un mese, vengono ridotti agli importi dei rendiconti presentati (uno o due miliardi) mentre le domande mensili di rimborso sono notevolmente superiori (alla Intendenza di Milano affluiscono mensilmente domande di rimborso per circa tre miliardi). Da qui l'origine di paurosi arretrati. Sempre a Milano gli arretrati, per la sola I. G. E., ammontavano a metà ottobre 1961 a oltre 31 miliardi.

Anche prescindendo dalla considerazione per la quale la complessità dell'attuale iter amministrativo, con i connessi rendiconti e la lentezza con la quale sono effettuati i nuovi accreditamenti, finiranno per non consentire la utilizzazione dei fondi stanziati in conto residui e si vedranno passare ad « economie » ammontari cospicui di cui gli esportatori attendono da tempo l'incasso, è evidente che occorre provvedere a sveltire il sistema degli accreditamenti e dei rimborsi.

La proposta di legge dell'onorevole Bima mira a ciò: elevando il limite degli accreditamenti alle Intendenze a 20 miliardi, si potrà disporre sin dall'inizio di un importo che consentirà di sbloccare larga parte degli arretrati.

Avendo, però, avuto notizia che il Governo sta predisponendo un disegno di legge, di più ampia portata, nel quale è affrontata una diversa disposizione dell'articolo 56 della legge sulla contabilità generale dello Stato, e a termine del quale, tra l'altro, la emissione di ordine di accreditamento per la restituzione dei tributi — nei quali rientrano l'I. G. E. e i diritti di confine — non verrebbe più soggetta a nessun limite di somma, ho presentato, d'accordo con l'onorevole Bima, un emendamento alla proposta di legge che stiamo esaminando, di modo che non si

parli più di elevamento di limite per l'emissione degli ordini di accreditamento per la restituzione agli operatori economici della imposta generale sull'entrata e dei diritti di confine, ma si abroga qualsiasi limite per tale emissione.

Per queste ragioni prego i membri della Commissione di approvare così emendata la proposta di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

DE GIOVINE, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Il progetto di legge governativo è più specifico sotto molti aspetti, concernendo soprattutto l'esportazione.

PRESIDENTE. Poiché nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo all'esame dell'articolo 1:

« È elevato a 20 miliardi il limite previsto dall'articolo 1 della legge 20 novembre 1951, n. 1512, dall'articolo 2 della legge 8 febbraio 1957, n. 59, e dall'articolo 1 della legge 22 dicembre 1960, n. 1614, per l'emissione a favore dei competenti intendenti di finanza degli ordini di accreditamento per il pagamento delle somme dovute a titolo di restituzione dell'imposta generale sull'entrata e dei diritti di confine sui prodotti esportati ».

Secondo il Relatore Mello Grand l'articolo 1 dovrebbe essere così formulato:

« Il limite previsto dall'articolo 1 della legge 20 novembre 1951, n. 1512, dall'articolo 2 della legge 8 febbraio 1957, n. 59, e dall'articolo 1 della legge 22 dicembre 1960, n. 1614, per l'emissione a favore dei competenti intendenti di finanza degli ordini di accreditamento per il pagamento delle somme dovute a titolo di restituzione dell'imposta generale sull'entrata e dei diritti di confine sui prodotti esportati, è abolito ».

RAFFAELLI. La limitata portata dell'emendamento alla proposta dell'onorevole Bima tende ad agevolare la correttezza dei rimborsi, esigenza vivamente sentita degli esportatori.

Il nostro desiderio però è che su tale materia si discuta più ampiamente.

Pertanto affermo che su questa proposta di legge il Gruppo Comunista non esprime parere contrario, ma si astiene dalla votazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 1 nella formulazione proposta dal Relatore.

(È approvato).

III LEGISLATURA — SESTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 25 GENNAIO 1962

Do lettura dell'articolo 2.

ART. 2.

La presente legge entra in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Pongo in votazione il nuovo titolo della proposta di legge:

« Abolizione del limite per l'emissione degli ordini di accreditamento di cui alla legge 22 dicembre 1960, n. 1614 ».

(È approvato).

La proposta di legge sarà votata a scrutinio segreto al termine della seduta.

Discussione della proposta di legge di iniziativa del deputato Curti Aurelio: Modificazioni alla legge 6 marzo 1950, n. 181, relativamente alle esenzioni fiscali sui carburanti a favore delle scuole di pilotaggio aereo (3520).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge: Modificazioni alla legge 6 marzo 1950, n. 181, relativamente alle esenzioni fiscali sui carburanti a favore delle scuole di pilotaggio aereo.

L'onorevole Anzilotti ha facoltà di svolgere la sua relazione.

ANZILOTTI, *Relatore*. Nella legge 6 marzo 1950, n. 181, all'articolo 4 è stabilito che alle scuole istituite presso l'Aereo Club d'Italia è concessa l'esenzione dal dazio doganale, dal diritto di licenza, dall'imposta interna di fabbricazione e dalla corrispondente sovrimposta di confine nonché dall'imposta generale sulla entrata per i carburanti e i lubrificanti destinati esclusivamente al funzionamento degli aeromobili impiegati nelle scuole stesse ai fini dell'insegnamento.

La proposta dell'onorevole Curti tende ad ammettere alle esenzioni fiscali anche le scuole private che applicano per gli allievi piloti tariffe uguali a quelle delle scuole dell'Aereo Club.

Tale proposta di legge non necessita di una specifica copertura, poiché le quantità massime di carburanti e lubrificanti ammessi in esenzione restano immutate; il quantitativo esentato infatti consiste in mille ton-

nellate di carburante e cento di lubrificante.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

RAFFAELLI. La nostra disapprovazione cade solo sul quantitativo di carburante e di lubrificante oggetto di esenzione fiscale. Siamo, infatti, convinti che vi siano da risolvere problemi ben più essenziali per la vita del Paese.

CURTI AURELIO. Si tratta di modificare il sistema dell'Aereo Club, che è ormai divenuto frequentabile solo per degli aristocratici, per una cerchia ristretta. Si tratta inoltre di favorire le scuole di pilotaggio private, che applicano tariffe uguali a quelle delle scuole dell'Aereo Club.

Questa proposta di legge ha avuto parere favorevole da parte della Commissione bilancio, in quanto è stata compresa l'opportunità di una maggior partecipazione di masse alle scuole di pilotaggio.

ANGELINO PAOLO. Sono contrario alla proposta di legge dell'onorevole Curti. Sono convinto che la proposta da farsi dovrebbe riguardare la soppressione di queste agevolazioni. Ritengo infatti illecito che chi pratica questo sport costosissimo abbia agevolazioni, mentre altri sport ne sono privi. Sono false scuole, quelle di pilotaggio. Sono contrario al lusso sfacciato ed alle spese inutili!

Quanto costano queste esenzioni fiscali? Per mille tonnellate di carburante e cento di lubrificante la spesa si aggira sui 150 milioni.

Ritengo quindi opportuno sopprimere tali agevolazioni.

TRABUCCHI, *Ministro delle finanze*. Desidero chiarire che il Governo è favorevole unicamente perché il limite massimo è rimasto immutato e quindi non vi è questione di competenza.

ANZILOTTI, *Relatore*. Faccio presente che vi è stato un riordinamento nella organizzazione degli Aero Club, che rende necessario un piccolo emendamento formale alla dizione dell'articolo unico. E precisamente, dove si dice: « Alle scuole civili di pilotaggio aereo istituite presso l'Aereo Club d'Italia e nelle sue sedi provinciali e sezioni autonome... », bisogna così mutare la dizione: « Alle scuole civili di pilotaggio aereo istituite presso l'Aereo Club d'Italia e presso gli Aero Club locali ad esso federati... ».

PRESIDENTE. Poiché nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo all'esame dell'articolo unico:

« L'articolo 4 della legge 6 marzo 1950, n. 181, è sostituito dal seguente:

« Alle scuole civili di pilotaggio aereo istituito presso l'Aereo Club d'Italia e nelle sue sedi provinciali e sezioni autonome è concessa l'esenzione dal dazio doganale, dal diritto di licenza, dalla imposta interna di fabbricazione e dalla corrispondente sovraimposta di confine nonché dalla imposta generale sull'entrata, per i carburanti ed i lubrificanti destinati esclusivamente al funzionamento degli aeromobili impiegati nelle scuole stesse ai fini dell'insegnamento.

Detta esenzione è parimenti concessa alle scuole private di pilotaggio aereo purché applichino agli allievi tariffe non superiori alla scuola dell'Aereo Club della corrispondente sede provinciale, ovvero della sede più vicina.

Le esenzioni di cui ai precedenti commi sono concesse nei limiti di un quantitativo annuo complessivo di tonnellate 1.000 di carburante e di tonnellate 100 di lubrificante ».

Il Relatore, con l'emendamento preannunciato, propone questa formulazione dell'articolo unico:

L'articolo 4 della legge 6 marzo 1950, n. 181 è sostituito dal seguente:

« Alle scuole civili di pilotaggio aereo istituito presso l'Aereo Club d'Italia e presso gli Aereo Club locali ad esso federati è concessa l'esenzione dal dazio doganale, dal diritto di licenza, dalla imposta interna di fabbricazione e dalla corrispondente sovraimposta di confine nonché dalla imposta generale sull'entrata, per i carburanti ed i lubrificanti destinati esclusivamente al funzionamento degli aeromobili impiegati nelle scuole stesse ai fini dell'insegnamento.

Detta esenzione è parimenti concessa alle scuole private di pilotaggio aereo purché applichino agli allievi tariffe non superiori alla scuola dell'Aereo Club della corrispondente sede provinciale, ovvero della sede più vicina.

Le esenzioni di cui ai precedenti commi sono concesse nei limiti di un quantitativo annuo complessivo di tonnellate 1.000 di carburante e di tonnellate 100 di lubrificante ».

Pongo in votazione l'articolo unico in quest'ultima formulazione.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in fine di seduta.

Discussione della proposta di legge d'iniziativa del deputato De Marzi Fernando: Modifica all'articolo 6 del regio decreto 18 dicembre 1913, n. 1453, recante disposizioni sulle importazioni ed esportazioni temporanee. (3060).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa dell'onorevole Fernando De Marzi: « Modifica dell'articolo 6 del regio decreto 18 dicembre 1913, n. 1453, recante disposizioni sulle importazioni ed esportazioni temporanee ».

Secondo quanto prospettato nella relazione alla proposta di legge, questa mira a rimuovere una difficoltà di ordine formale che attualmente impedisce alle Amministrazioni dello Stato di applicare per il grano le agevolazioni della temporanea importazione previste per tale merce e in via permanente dal regio decreto 18 dicembre 1913, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473. L'istituto della temporanea importazione vuole essere un incentivo ai traffici delle industrie italiane con i mercati esteri, consentendo che determinate merci, da lavorare in Italia o impiegare nella fabbricazione di prodotti destinati all'esportazione, possano essere introdotte nel territorio dello Stato senza il pagamento dei diritti di confine, alla condizione naturalmente che l'importatore si obblighi a riesportarle entro il termine stabilito. E a garanzia di tale obbligo è appunto previsto il versamento da parte dell'importatore di una cauzione pari all'ammontare dei diritti suddetti, dando al tempo stesso facoltà al Ministro delle finanze di sospendere la concessione dell'agevolazione nel caso di possibili abusi (articolo 27 della legge).

Tra le merci ammesse in via permanente alla temporanea importazione figurano anche il grano tenero e il grano duro, ma particolari circostanze impediscono per essi l'applicazione delle agevolazioni in parola. Infatti il prezzo del grano sul mercato internazionale, sia pure aumentato dei diritti di confine, risulta sempre inferiore a quello medio del mercato nazionale, e quindi la cauzione dei diritti di confine non costituisce più per l'Amministrazione una valida garanzia che i prodotti verranno effettivamente riesportati, in quanto l'importatore logicamente rinuncerebbe volentieri alla riesportazione per vendere all'interno il grano importato, sia pure perdendo la cauzione. L'Amministrazione quindi, per impedire il verificarsi di tale caso—

che peraltro renderebbe inutili i sacrifici che l'erario compie per il sostegno del prezzo del grano all'interno — non ha altra via che di valersi dell'articolo 27 citato, negando il rilascio delle licenze per la temporanea importazione del grano. Cosicché tutto tale settore rimane bloccato, nonostante le obiettive possibilità di sviluppo già accertate attraverso recenti esperienze, e che si rivelerebbero provvidenziali vista la critica situazione nella quale si trovano le nostre industrie trasformatrici del grano, a causa proprio della limitata richiesta nel mercato interno rispetto alla capacità produttiva degli impianti.

Considerato, in conseguenza, che il blocco di tali traffici è, in ultima analisi, dovuto unicamente alla insufficienza della garanzia richiesta all'importatore, sembra conveniente elevare tale garanzia al livello necessario, in modo che l'Amministrazione possa riprendere a rilasciare licenze di temporanea importazione per questa merce con la certezza della riesportazione. In tal modo i nostri molini e pastifici potranno riprendere la conquista dei mercati esteri, creando in tal modo anche le premesse per il collocamento di eventuali future eccedenze di prodotti granari nazionali.

Si propone quindi l'approvazione di questa legge che dà facoltà alle Amministrazioni competenti di fissare la garanzia prescritta a carico dell'importatore dall'articolo 6 della legge ricordata, in misura pari alla differenza tra il prezzo del grano all'interno e quello del grano importato, differenza aumentata del 20 per cento per tenere conto di possibili oscillazioni al rialzo del prezzo nazionale.

Dichiaro aperta la discussione generale. Poiché nessuno chiede di parlare, la dichiaro chiusa.

Do lettura dell'articolo unico della proposta:

«L'articolo 6 del regio decreto 18 dicembre 1913, n. 1453, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473, è così modificato:

« Per la temporanea importazione od esportazione di merci soggette a diritti di confine deve essere prestata garanzia per i diritti dovuti e per gli interessi di mora di cui all'articolo 17 delle presenti disposizioni.

Quando il prezzo delle merci temporaneamente importate, ancorché aumentato dei diritti di confine, risulti inferiore a quello medio corrente per la stessa merce sul territorio della Repubblica, l'importatore è tenuto ad integrare la garanzia dei diritti di confine con un deposito cauzionale pari alla

differenza tra il prezzo nazionale e quello di importazione, aumentata del 20 per cento per tenere conto di possibili successive oscillazioni del prezzo interno ».

Il disegno di legge, che consta di un articolo unico al quale non sono stati presentati emendamenti, sarà direttamente votato a scrutinio segreto in fine di seduta.

Discussione del disegno di legge: Interpretazione autentica della legge 26 gennaio 1961, n. 29, circa la disciplina degli interessi di mora dovuti sulle tasse ed imposte indirette sugli affari di natura complementare (3365).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: interpretazione autentica della legge 26 gennaio 1961, n. 29, circa la disciplina degli interessi di mora dovuti sulle tasse ed imposte indirette sugli affari di natura complementare.

Su questo disegno di legge se non vi sono obiezioni riferirò brevemente io stesso.

(Così rimane stabilito).

Secondo quanto riportato nella relazione allegata al disegno di legge, con la legge 26 gennaio 1961, n. 29, entrata in vigore il 16 marzo successivo, è stato stabilito, in materia di tasse ed imposte indirette sugli affari, l'obbligo di corrispondere gli interessi moratori nella misura del 3 per cento per ogni semestre maturato, e sulle somme dovute dal contribuente a titolo di tributo, e su quelle dovute dall'Amministrazione finanziaria a titolo di rimborso.

Per quanto più in particolare attiene alla disciplina degli interessi da corrispondere dal contribuente, la legge predetta, con gli articoli 2 e 3, stabilisce il principio che gli interessi stessi hanno decorrenza dal giorno in cui il tributo è divenuto esigibile, o, comunque, dal giorno in cui il contribuente stesso avrebbe dovuto assolvere la sua obbligazione tributaria.

Per i tributi che vengono assolti in unica soluzione, e per quelli che, per legge, devono assolversi in tempi diversi, nessun dubbio può sussistere sull'applicazione della legge in parola; in tali casi, infatti, ai fini del computo degli interessi, basta tener conto del giorno in cui il tributo è divenuto esigibile, ovvero del giorno in cui per legge doveva essere effettuato il pagamento del tributo medesimo.

Qualche perplessità potrebbe, invece, sorgere nell'interprete quando si verte nel caso

di decorrenza degli interessi sulle somme dovute per tributi complementari, che non poterono essere liquidati al momento della liquidazione principale per mancanza od insufficienza degli elementi occorrenti alla loro integrale liquidazione, e che, come è noto, per essere una integrazione dei tributi principali, formano con questi corpo.

Al fine di eliminare ogni incertezza al riguardo, è stato, perciò predisposto il presente disegno di legge a carattere interpretativo. Con tale provvedimento, mentre viene stabilito il principio che la decorrenza per il computo degli interessi moratori sui predetti tributi complementari coincide con la decorrenza per il computo degli interessi sui relativi tributi principali, unico essendo, come si è detto, il presupposto ed il fondamento di entrambe le specie di tributi, viene, altresì, precisato che i tributi complementari ai quali si riferisce la legge sono quelli che non poterono essere liquidati integralmente al momento della liquidazione principale per mancanza od insufficienza degli elementi occorrenti alla liquidazione.

Il disegno di legge chiarisce, inoltre, che se la mancanza o l'insufficienza degli elementi occorrenti alla liquidazione del tributo complementare sono dipesi da un fatto non imputabile al contribuente, gli interessi sul tributo stesso decorrono dal giorno in cui ne è avvenuta la liquidazione.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Poiché nessuno chiede di parlare, la dichiarazione chiusa.

Passiamo, quindi, all'esame dell'articolo unico.

« Gli interessi moratori, previsti dalla legge 26 gennaio 1961, n. 29, dovuti sulle somme da corrispondersi all'erario per i tributi indiretti sugli affari di natura complementare, che non poterono essere liquidati integralmente al momento della liquidazione principale per mancanza od insufficienza degli elementi occorrenti alla liquidazione, decorrono dallo stesso giorno in cui, per essere sorto il rapporto tributario, è dovuto il tributo principale.

Se la mancanza o l'insufficienza degli elementi occorrenti alla liquidazione del tributo complementare non è dipesa da fatto imputabile al contribuente, gli interessi sul tributo stesso decorrono dal giorno in cui ne è avvenuta la liquidazione ».

Il disegno di legge, che consta di un articolo unico, al quale non sono stati presentati emendamenti, sarà subito votato direttamente a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto dei provvedimenti oggi esaminati.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta dei seguenti disegni di legge:

Interpretazione autentica della legge 26 gennaio 1961, n. 29, circa la disciplina degli interessi di mora dovuti sulle tasse ed imposte indirette sugli affari di natura complementare (3365):

Presenti e votanti	27
Maggioranza	14
Voti favorevoli	27
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Norme integrative e modificative in materia di debito pubblico. (Approvato dalla V Commissione permanente del Senato) (3428):

Presenti e votanti	27
Maggioranza	14
Voti favorevoli	27
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Modificazioni al decreto legislativo 3 maggio 1948, n. 937, concernente il ripristino dei benefici fiscali a favore delle Società nazionali assuntrici di servizio di trasporto aereo di linea (3433):

Presenti e votanti	27
Maggioranza	14
Voti favorevoli	19
Voti contrari	8

(La Commissione approva).

Modifica alle norme di riscossione dei canoni di utenze di acque, da parte dell'Ente acquedotti siciliani (3457):

Presenti e votanti	27
Maggioranza	14
Voti favorevoli	27
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Aumento della spesa prevista dal 3° comma, lettera b) dell'articolo 24 della legge 21 luglio 1960, n. 739, recante provvidenze per le zone agrarie danneggiate da calamità naturali e provvidenze per le imprese in-

III LEGISLATURA — SESTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 25 GENNAIO 1962

dustriali. (*Approvato dalla V Commissione permanente del Senato*) (3522):

Presenti e votanti	27
Maggioranza	14
Voti favorevoli	27
Voti contrari	0

(*La Commissione approva*).

e delle seguenti proposte di legge:

DE MARZI FERNANDO: Modifiche all'articolo 6 del regio decreto 18 dicembre 1913, n. 1453, recante disposizioni sulle importazioni ed esportazioni temporaneo (3060):

Presenti e votanti	27
Maggioranza	14
Voti favorevoli	24
Voti contrari	3

(*La Commissione approva*);

CURTI AURELIO: Modificazioni alla legge 6 marzo 1950, n. 181, relativamente alle esenzioni fiscali sui carburanti a favore delle scuole di pilotaggio aereo (3520):

Presenti e votanti	27
Maggioranza	14
Voti favorevoli	22
Voti contrari	5

(*La Commissione approva*).

BIMA: Abolizione del limite per l'emissione degli ordini di accreditamento

di cui alla legge 22 dicembre 1960, n. 1614 (3305):

Presenti	27
Votanti	24
Astenuti	3
Maggioranza	13
Voti favorevoli	23
Voti contrari	1

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Angelino Paolo, Anzilotti, Armaroli, Bigi, Bima, Castellucci, Curti Aurelio, De Martino Francesco, Mello Grand, Miccolis Maria, Mitterdorfer, Napolitano Francesco, Patrini, Radi, Raffaelli, Restivo, Russo Vincenzo, Scarlato, Schiratti, Terragni, Togni Giulio Bruno, Trebbi, Turnaturi, Valsecchi, Venturini, Zugno, Zurlini.

Si sono astenuti sulla proposta di legge n. 3305: Bigi, Raffaelli, Trebbi.

La seduta termina alle 12,10.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI